Comisión de Industria, Energía y Minería

Carpetas Nos. 175, 425, 573 de 2005;
926 de 2006; 1547 y 1814 de 2007

Versión Taquigráfica N° 1273 de 2007

AGROCOMBUSTIBLES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de octubre de 2007

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Mauricio Cusano y Fernando Longo Fonsalías.

MIEMBROS: Señores Representantes Hebert Clavijo, Álvaro Delgado y Nora Gauthier.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Pablo Abdala y Carlos Signorelli.

INVITADOS: Por la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay, señores Héctor Parrella (Presidente), David Añón (Secretario) y Américo Franza (Directivo). (ver exposición).

Por el Ministerio de Economía y Finanzas, economista Oscar Pessano. (ver exposición).

SEÑOR PRESIDENTE (Cusano).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir al señor Héctor Parrella, Presidente, al señor Daniel Añón, secretario, y al señor Américo Franza, directivo de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay. Nos pareció de recibo entrevistarnos en el día de hoy, con todos los elementos sobre la mesa. Luego de la comparecencia del Ministerio de Economía y Finanzas comenzaremos el tratamiento del proyecto de ley.

SEÑOR PARRELLA.- Venimos a traer una especie de propuesta con modificaciones del proyecto de ley sobre agrocombustibles que tiene media sanción del Senado. Entendemos que dicha redacción es demasiado amplia y que debería ser muchísimo más restrictiva ya que puede dar lugar a que haya un informalismo brutal en la comercialización de agrocombustibles. Eso puede hacer un daño tremendo al país, ya que va a ir en detrimento de las arcas del Estado y se van a crear redes de distribución alternativas que hoy por hoy no se precisan. Aquí hay una red de distribución que funciona hace cincuenta o sesenta años, que el propio Presidente de ANCAP dice que es demasiado grande. En efecto, en alguna oportunidad ha manifestado que en el momento actual, como red de distribución, debe haber entre ochenta y cien estaciones de servicio de más. En definitiva, siempre se habla de que va a haber una redistribución de la distribución -valga la redundancia- y se va a arreglar el tema de los fletes, pero no se hace nada y todavía se elabora un proyecto de ley donde se permite prácticamente todo en materia de comercialización de biocombustible.

Entendemos que no debe ser así, que tiene que ser restrictivo, y a esos efectos les dejamos una carpeta donde hacemos una introducción primaria de lo que ha pasado en algunos países y luego damos nuestras conclusiones, a la vez que presentamos el proyecto tal como consideramos que debería ser implementado. Entendemos imprescindible no solo la intervención previa a la implementación de cualquier proyecto de producción de agrocombustibles de los organismos especializados en temática ambiental y de ordenamiento territorial sino, además, un seguimiento del desarrollo de cada uno de los proyectos y los eventuales impactos ambientales.

La Unión de Vendedores de Nafta dice: "Respecto a la protección de los derechos de los consumidores, entendemos que el proyecto de ley a estudio de esa Comisión, tal cual fue aprobado por el Senado de la República, no solo no prevé medidas adecuadas para ello, sino que por el contrario constituye una carta en blanco para que cada cual pueda producir y comercializar el producto que más le convenga a sus intereses, que no necesariamente son los mismos que los de los consumidores. La estandarización del producto, respetando los parámetros de calidad que se establece en la norma UNIT 1100, así como las proporciones de mezcla que la experiencia nacional e internacional vayan aconsejando, solo puede estar debidamente garantizada si el control de calidad, así como la realización de la mezcla propiamente dicha, la realiza ANCAP, organismo con 76 años de experiencias y un nivel de responsabilidad ampliamente reconocido.- La debida protección del consumidor exige también una red de comercialización especializada, sujeta a controles de calidad y cantidad de los organismos oficiales competentes, como está establecido para los combustibles líquidos derivados del petróleo y esta red, que ya existe y que tiene carácter nacional, es la red de estaciones de servicio, que hoy está integrada por 493 puntos de venta, que proporcionan ingresos a más de 6.000 familias. De admitirse la comercialización directa de biodiesel por parte de los productores, aunque sea en forma acotada, para lo que el proyecto denomina como 'flotas cautivas' o incluso la producción para autoconsumo y venta a terceros (flotas de camiones, ómnibus, establecimientos agropecuarios, fábricas, etc.), no solo se estaría dejando al consumidor librado a su exclusiva suerte sino que, además, se estaría exponiendo al país a riesgos ambientales imposibles de dimensionar. También se estaría perjudicando desde el punto de vista económico a las estaciones de servicio, por la importante merma que tendrían en las ventas de gasoil, que es el producto más comercializado, con una relación aproximada de 4 a 1 respecto de las naftas. En virtud de ello, seguramente habría una inmediata reducción de personal, lo que traería aparejado importantes consecuencias sociales. A título de ejemplo, si cada una de las estaciones de servicio prescinde de dos o tres personas, habría entre 986 y 1.479 personas desempleadas y esto sin considerar que habría estaciones que deberían cerrar, debido a que su operativa se volvería inviable.- Independientemente de quedar excluidas del monopolio establecido por la Ley Nº 8.764 de 15 de octubre de 1931, la producción y explotación de alcohol etílico hidratado carburante y de biodiesel, que estarán reguladas por las disposiciones de la ley y su correspondiente reglamentación, UNVENU entiende imprescindible que la mezcla para uso interno de los combustibles líquidos derivados del petróleo, de todos los agrocombustibles, tanto sean producidos en el país como importados, deberá ser realizada exclusivamente por ANCAP, en las proporciones que establezca el organismo, de acuerdo con lo que aconseje la experiencia nacional e internacional, respetando obviamente los mínimos que establezca la ley. De esa manera, se estará asegurando iguales condiciones de calidad del producto a comercializar en todo el país, lo que evitaría graves daños a los vehículos y también al ambiente. Asimismo, defendemos la necesidad de que para los agrocombustibles se mantenga el sistema de comercialización al público existente para los combustibles líquidos derivados del petróleo, o sea, a través de las estaciones de servicio. Así no se comprometerá la estabilidad de este sector y se darán las debidas garantías al cliente final, en cuanto al cumplimiento de normas de calidad y cantidad, así como de la existencia de las medidas de seguridad imprescindible para el manejo de sustancias combustibles".

No quiero abundar mucho más en esto porque los señores Diputados tienen el material y lo van a poder leer.

Además, en la exposición de motivos hay un problema que es realmente grave. No sé si ustedes saben que hoy las comercializadoras de autos no están trayendo algunos modelos al país. Hay algunos modelos diesel que no están ingresando al país, pero lo más grave no es eso. No están ingresando porque el diesel que comercializa ANCAP le hace daño a los motores. Pero no solo sucede eso, sino que cuando usted hoy va a comprar un coche diesel, en algunas terminales no le garantizan el motor. Pueden comprobar esto. Tengo un amigo que fue a comprar un Toyota y compró con motor a nafta porque Ayax no le garantizaba el motor a diesel debido a la calidad del combustible. Extrapolen eso a biocombustibles sin los debidos controles y vean qué es lo que puede pasar. ¿Cuál es el tema de la responsabilidad que le compete a cada uno cuando está vendiendo este combustible que no se sabe dónde fue echado? Mañana nosotros, las estaciones de servicio,

vendemos biocombustibles con las mezclas autorizadas por ANCAP porque dicho organismo nos las provee y después viene alguno de afuera, que estuvo echando combustible vaya uno a saber dónde y, entonces, ¿dónde está la responsabilidad? Por encima de todos los problemas ambientales que puedan existir, ¿dónde está la responsabilidad que se tiene cuando se vende un producto? Esas son cosas realmente graves.

Amén de ello, en el proyecto de ley, nos tomamos el atrevimiento de cambiar alguna cosa que entendemos debe ser contemplada. Las voy a señalar. Si los señores Diputados no tienen inconveniente, me gustaría que consideren el borrador, que creo es mejor que lo que les trajimos a ustedes, porque están remarcados los cambios. Por ejemplo, el artículo 8º dice: "La Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP) realizará la mezcla para obtener BXX y la mezcla de alcohol carburante con nafta (gasolina), a ser comercializadas a consumidores en general, exclusivamente a través de las estaciones de servicio".

Por su parte, en el literal c) del artículo 12 dice: "Flota Cautiva: conjunto de vehículos, maquinarias y equipos con cuyo propietario, o persona física o jurídica que la explota, el productor de biodiesel mantiene un vínculo contractual por el cual tiene el abastecimiento exclusivo de la misma". Nosotros le agregamos a continuación: "No debe autorizarse la flota cautiva debido a que perjudica a las estaciones de servicio en su interés directo, personal y legítimo en lo que refiere a la comercialización del combustible, sea cual fuere su origen y estado". Además está ese problema de la responsabilidad que ya les mencioné.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Parrella está leyendo el proyecto original. El que nos entregaron debe ser el ya modificado, así que no tomemos literalmente los números.

SEÑOR PARRELLA.- En el proyecto desaparece el literal. También está el literal f) donde dice: "Productor de biodiesel (B100): persona física o jurídica, autorizada a producir biodiesel para comercializar con la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP), para exportar, con flotas cautivas o para autoconsumo". Nosotros le agregamos a continuación: "No debe autorizarse la flota cautiva o el autoconsumo de acuerdo a lo expresado en el literal anterior". Así que eso también viene con cambios.

Además, nos tomamos el atrevimiento de agreg1ar cosas al artículo 13, que dice así: "La actividad de producción de agrocombustibles requerirá que su producción sea sustentable, para lo cual deberá someterse previamente los proyectos de evaluación de impacto ambiental que incluya el tratamiento de efluentes y la gestión de residuos. Se requerirá para la producción de biodiesel las habilitaciones de la Intendencia Municipal actuante, ANCAP, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y Ministerio de Industria, Energía y Minería, quien llevará un registro de las autorizaciones. Las habilitaciones mencionadas anteriormente tendrán vigencia por un año. ANCAP deberá controlar y fiscalizar que se cumplan los estándares de calidad durante el proceso de fabricación.- Además, deberá realizar mensualmente una declaración jurada para ser presentada ante ANCAP, indicando los siguientes datos: factura correspondiente a cada una de las compras realizadas de cada producto, proveedor, tipo y cantidad de materia prima procesada; litros producidos y vendidos de cada una de ellas, rendimientos obtenidos con cada una de las materias primas utilizadas, cantidad de desperdicios obtenidos por cada una de las materias primas procesadas y su destino; facturas de venta de cada uno de los desperdicios, que existieran".

Acá hay un montón de aspectos que nos parecen importantes.

Luego, dice: "Las plantas de producción de biodiesel podrán producir para abastecer a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP) o para la exportación, pudiendo utilizar hasta 4.000 (cuatro mil) litros por día para autoconsumo y flotas cautivas".

Esto no corresponde por lo expresado en el literal E) del artículo 12. Prácticamente, también lo eliminamos.

En el inciso siguiente, se expresa: "El Poder Ejecutivo podrá, por razones fundadas, modificar el límite estipulado en el inciso precedente". Aquí, el Poder Ejecutivo podría decir: "Ahora autorizamos 50.000 litros por días". Entonces, un buen día, nos encontramos con que viene a Comisión el señor Ministro de Economía y Finanzas y dice: "Se produce demasiado biodiesel. No tiene impuestos o su carga impositiva es poca. El Estado no está recaudando. Vamos a poner más impuestos".

No queremos que suceda este tipo de cosas.

El siguiente artículo dice: "La mezcla de biodiesel con gasoil solo podrá ser realizada por el propietario o persona física o jurídica que explota la flota cautiva, prohibiéndose la comercialización de dicha mezcla a terceros".

También este punto se debe eliminar porque se entiende que no corresponde la flota cautiva ni el autoconsumo, de acuerdo con el artículo anterior.

Quiere decir que hemos hecho algunas modificaciones. Queremos que las estudien y pretendemos que se lleven adelante.

Continúa: "La Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP) y el Estado no serán responsables por los daños y perjuicios emergentes asociados a esta modalidad de comercialización".

¿Cómo controlamos este tipo de cosas? Se establece que el Estado no es responsable en el autoconsumo. Pero puede suceder que haya una flota de autoconsumo, que salga de esta modalidad y vaya a echar combustible a cualquiera de las estaciones y se le rompa el motor. Entonces, podría decir: "Son responsables".

Entendemos que esto no debe ser así.

En el artículo 24 dice: "El Poder Ejecutivo determinará los mecanismos y los plazos para regularizar la situación de las plantas que ya estuvieran instaladas a la entrada en vigencia de la presente ley. La reglamentación podrá fijar, transitoriamente, estándares de calidad intermedios para las plantas que produzcan exclusivamente con destino a flotas cautivas y autoconsumo referidas en el artículo 14 de la presente ley. Las flotas cautivas y el autoconsumo se deberán excluir de acuerdo a lo expresado en el artículo 12, literal E y, además, deberán producir con los mismos estándares de calidad establecidos por la norma Nº 1.100 de UNIT".

SEÑOR FRANZA.- En nuestro caso, hay artículos que cambian de número como consecuencia de que hemos eliminado algunos y agregado otros. Quiere decir que la numeración no corresponde al proyecto de ley que se generó en el Senado o al que nosotros presentamos.

Nuestro artículo 23 dice: "El Poder Ejecutivo determinará los mecanismos y los plazos para regularizar la situación de las plantas que ya estuvieran instaladas a la entrada en vigencia de la presente ley. La reglamentación deberá exigir los mismos estándares de calidad que establece la norma Nº 1.100 de UNIT en un plazo no mayor a tres meses".

El artículo 24 que se agregó dice: "La Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP) no autorizará la instalación de tanques y surtidores para autoconsumo, salvo cuando la autorización sea gestionada para emprendimientos agroindustriales que justifiquen la necesidad de tales instalaciones, para lo cual se deberá contar con el dictamen previo y favorable de los Ministerios de Industria, Energía y Minería, de Ganadería, Agricultura y Pesca, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, según requisitos y condiciones que establezca la reglamentación a dictarse por el Poder Ejecutivo. Mientras no se dicte dicha reglamentación, la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP) no podrá otorgar ninguna autorización para nuevas instalaciones del tipo indicado en el presente artículo. El suministro para autoconsumo se realizará de acuerdo con las normativas vigentes relativas a la distribución de combustible".

Por otra parte, ANCAP no percibió el daño que las bocas de autoconsumo y los negocios de los productores de agrocombustibles con terceros, incluyendo las bocas de consumo directo -o sea, son tanques y surtidores que se instalan- les pueden hacer a las estaciones de servicio y al ente mismo. De acuerdo con el proyecto de ley, el productor puede producir hasta un máximo de 4.000 litros para vender a terceros. Estos hacen su mezcla y le van a vender a otra flota. Además, si tengo una flota de camiones y pido mi autoabastecimiento -un tanque y un surtidor-, voy a poner una estación de servicio y todos los que están a mi alrededor -como estoy seguro de que el precio va a estar por debajo del gasoil por razones impositivas mencionadas en el proyecto de ley- se convertirán en estaciones de servicio sin el cartel en la parte superior. Hoy por hoy, ya está pasando esto con el gasoil en el interior del país. Hay gente que tiene autoconsumo y vende a otros el gasoil.

Entonces, todos esos litros que se van a generar entre productores y terceros, cuartos, quintos y sextos, no van a tener ningún control de calidad porque van a hacer la mezcla que quieran. Tenemos información de que hay dos departamentos que están usando pseudo biodiesel. Aquellos "productores" -entre comillas- que están generando el producto lo hacen con normas de calidad a su criterio. No se manejan con ninguna norma de calidad.

Entonces, ¿qué va a suceder? Que todos aquellos litros que se vendan entre la gente del interior no van a ser vendidos por las estaciones de servicio, pero tampoco por ANCAP, porque esta abastece a aquellas. Además, en épocas de zafra, cada estación de servicio del interior maneja volúmenes entre 700.000 u 800.000 litros. Si se restringe una cantidad importante por los negocios entre productores y terceros, el que se va a perjudicar -además, de las estaciones de servicio- es ANCAP, que no va a vender.

Ya hay dos departamentos que están consumiendo cien por cien de "biodiesel" -entre comillas-. Hay aditivos que evitan la congelación del biodiesel. Uno de los problemas que tiene el biodiesel es que, dependiendo de la materia prima que se use, en invierno, con temperaturas bajas, se congela. Entonces, al congelarse, genera inconvenientes en los vehículos desde el punto de vista operativo, independientemente de que haya muchos que experimentaron con serpentines de cobre alrededor de los múltiples de los camiones, tapa los filtros y demás. Con los aditivos actuales, debe haber temperaturas por debajo de los seis grados para congelarse. Además, optimiza la calidad del producto.

Sé con propiedad que en dos departamentos están usando biodiesel en un cien por cien, porque tenía un cliente que tuvo múltiples problemas cuando hace tres años se empezó a generar ecodiesel donde era la planta de Bão. Luego lo dejó de usar porque perjudicaba más al camión que el gasoil.

Entonces, ¿qué va a pasar? Pienso que ANCAP perdió de vista muchas cosas, no solo el control de calidad y todo lo que puede ser el problema ambiental, sino todo aquello que puede perder por no vender esos litros.

Además, hay una cantidad importante de estaciones que están por debajo de lo que se denomina la estación promedio. La estación promedio oscila en los 180.000 litros. Solamente treinta estaciones de servicio se encuentran dentro de ese promedio. Entendemos que un 15% está por encima y el resto por debajo. Por lo tanto, las estaciones de servicio -principalmente las del interior- van a desaparecer, porque el productor de biodiesel va a hacer su negocio con quien le convenga, y no puede hacerlo con la estación de servicio porque esta es rehén y debe comprarle a la distribuidora y, a su vez, la distribuidora está obligada a comprarle a ANCAP. Queremos que visualicen esa problemática

Nosotros entendemos que no es incompatible que haya una cantidad innumerable de productores de biodiesel, siempre que se respeten las normas de calidad y se hagan los controles que establezca ANCAP e, independientemente de que ese proyecto sea sustentable -que los residuos no produzcan problemas- que todo ese biodiesel sea comprado por ANCAP. Entonces, ANCAP hará la mezcla que entienda pertinente -al 2% ó 5%- y después saldrá a los consumidores a través de las estaciones de servicio porque, de esta manera, se asegura que el producto esté controlado y dentro de los estándares de calidad. Reitero lo que recién dije: no es incompatible. Muchos pueden afirmar que si todos queremos que salga a través de las estaciones de servicio, entonces, los productores no producen. No; no es así, pueden producir; no hay incompatibilidad. Cuanto más se produzca, más agregado vamos a tener en el gasoil. Si hoy estamos al 2% y la ley prevé que pasemos al 5% -no recuerdo en qué año-, tal vez podamos adelantar ese porcentaje o, inclusive, crecer al 8%. O sea, no hay divorcio entre que haya muchos productores y que se venda por las estaciones de servicio. Aclaro esto porque mucha gente piensa que si nosotros decimos que el productor lo venda solamente acá queda limitado en su venta. No es así; es mentira, independientemente de lo que pueda llegar a exportar.

Hice esa apreciación porque entendemos que es sumamente importante y no percibimos que este proyecto se esté viendo desde el mismo ángulo que nosotros. Independientemente de todas las aclaraciones que hizo el señor Parrella, queríamos hacer la salvedad. Es fundamental para nosotros que se haga una lectura amplia de todo esto.

Reitero que si se sienta un productor acá va a decir: "Sí, bueno, pero me están sacando a mí la posibilidad de producir" No es así. Que produzcan todo lo que quieran porque hoy por hoy, como está el mercado lo que no pueda absorber ANCAP -creo que va a absorber todo- puede exportarlo. Lo que no queremos que se haga es que "yo productor negocie con él porque tiene una flota de camiones y él después le ponga bajo su responsabilidad, de acuerdo a lo que marca la ley, la mezcla que quiere". Insisto: hoy se está haciendo al

ciento por ciento. Entonces, si se hace al cien por cien, las estaciones de servicio no van a vender gasoil y ANCAP no nos va a vender a nosotros.

SEÑOR SIGNORELLI.- Quisiera saber cuáles son los dos departamentos en los que se ha generalizado el uso de biocombustibles.

Asimismo, me gustaría que se hiciera referencia al costo del control de calidad del combustible, del biodiesel. Me parece absolutamente correcto lo que se plantea acá en cuanto a que todo lo que se produce vaya hacia ANCAP y que allí se haga el control de calidad y luego la mezcla correspondiente. En esto también está el control del traslado de dicho material. Muchas veces se producen pequeñas cantidades que no sé cómo se manejarían.

Nosotros vemos esto con mucho interés, y quiero dejar constancia de dos hechos que me parecen relevantes, que ustedes han planteado. Me refiero al riesgo ambiental que produce el uso de los biocombustibles, ya que hoy existen descontroles. Yo me enteré por el diario que en Artigas se instaló, o se va a instalar, una planta de equis producción de litros, y realmente no sé si tiene todos los controles que corresponden.

Por otra parte, quisiera que me aclararan si el gasoil se usa cuatro a uno, es decir, cuatro veces la cantidad de gasoil por una de nafta. ¿Cuatro litros por uno?

SEÑOR PARRELLA.- En realidad, lo que hoy se usa de gasoil como combustible líquido es tres a uno con respecto a las gasolinas

Nosotros tenemos un grave problema, -que tiene todo el área de Sudamérica- debido a una tendencia que hoy ANCAP está tratando de revertir -aunque los procesos de reversión son lentos-, pero si nosotros importamos barriles de petróleo para producir todo el gasoil que necesitamos, terminamos ahogados en nafta. Eso sucede en Argentina, en Brasil, en Chile, en Paraguay, en toda el área. Entonces, ANCAP se ve obligada a importar gasoil. Fíjese que hace aproximadamente un año y medio o dos la diferencia entre el gasoil y la nafta era de 45% ó 46% y hoy es de alrededor del 18%. Quiere decir que se tiende a achicar la diferencia de precios de manera de desalentar el consumo de gasoil, pero son procesos a largo plazo.

SEÑOR SIGNORELLI.- Me ha sorprendido la aseveración en cuanto a que debido a la calidad del combustible, del gasoil, se produce un daño enorme en los motores, así como la anécdota de la venta de un vehículo. Quisiera saber si eso corrobora lo que se dice en cuanto a que la compra del combustible venezolano es una de las causas de la mala calidad del gasoil que hoy se está produciendo.

Estoy totalmente de acuerdo en que hay que reglamentar; el descontrol que se puede producir, principalmente en la frontera, es brutal, sobre todo, en nuestro departamento que limita con Argentina y Brasil.

SEÑOR AÑÓN.- Creo que con los controles que hoy realizan tanto ANCAP como el LATU, sobre todo en lo que respecta a la calidad -que son imprescindibles -, alcanzan y sobran.

Hoy las estaciones de servicio somos controladas, en calidad y cantidad, por ANCAP; también somos controladas por la cantidad por el LATU y a veces hasta por la Intendencia. Los camiones que transportan -creo que el señor Diputado se refería al transporte de biodiesel hacia ANCAP- también son controlados por la Inspección General -que cambió de nombre; no recuerdo cuál es el nuevo nombre-, es decir que paran los camiones en la ruta para hacer los controles, sacan muestras que luego comparan con las del combustible que se descarga en ANCAP o en una estación de servicio. Pienso que hoy sobran los controles que se hacen a las estaciones, y que no van a dificultar para nada el control de la calidad del biodiesel.

Creo que al señor Diputado Signorelli le quedó claro que la proporción del consumo de combustible que hoy existe en el país es de tres a uno y no de cuatro a uno.

Me parece que la última pregunta formulada tenía que ver con la calidad del combustible. Con relación a las naftas, hace unos meses hubo muchísimas quejas porque se formaba cierta gomosidad y tapaba los inyectores; por supuesto que esto se nota más en coches caros. Como decía el señor Parrella, en la actualidad la situación es aún más grave. Hay autos -esto lo digo con propiedad porque vendo autos- como el CITRÖEN

nuevo, diesel, que ya se procura no traer más. Hay motores con 100.000 kilómetros que los han tenido que hacer de nuevo porque nuestro gasoil lo corroe totalmente. Lo mismo sucede con los autos marca PEUGEOT que llevan el mismo motor y con otras marcas más modernas de las que ya no se importan vehículos.

SEÑOR PARRELLA.- El señor Diputado hizo una pregunta sobre el petróleo venezolano. En realidad, no sabemos exactamente si tiene algo que ver. Estoy seguro de que por encima del precio -el petróleo venezolano es un poco más barato porque es un petróleo muy pesado-, habría que ver cuál es el costo del refinado de ese petróleo, porque no es lo mismo refinar un petróleo pesado que uno liviano. Así que en esa materia no puedo aseverar que la calidad del gasoil tenga algo que ver con el tipo de petróleo que hoy se está importando mayoritariamente, que es el venezolano.

Respecto a la pregunta del señor Diputado en cuanto a cuáles serían los departamentos en que se ha generalizado el uso de biocombustibles, será contestada por el señor Franza.

SEÑOR FRANZA.- Uno de los departamentos es Tacuarembó. Hay un productor que en verano usa cien por cien de biodiesel; no solo produce para su flota sino que está vendiéndolo a todo el mundo.

La persona a quien consulté no tenía presente el nombre del otro departamento; les haremos llegar ese dato.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Quiero manifestar mi satisfacción por encontrarme con viejos amigos de la UNVENU, a quienes conozco bien desde hace tiempo. Me consta que dicen lo que piensan, que no tienen pelos en la lengua y que en estos temas representan un punto de vista valioso y, además, siempre independiente.

Quisiera hacer dos consultas específicas sobre los temas que se han estado analizando. En primer lugar, me queda claro que la propuesta que han formulado -que tendremos que analizar y que es bien compleja, además, porque es prácticamente una hechura nueva del proyecto de ley- tiene un aspecto central en lo que se refiere a los canales de la distribución del biodiesel. Por supuesto habrá que evaluar si es conveniente o no dar la exclusividad a los canales convencionales y al sistema de distribución de combustibles a través de las estaciones de servicio, o si habrá que -como lo sugiere el proyecto aprobado en el Senado- ir por una solución más amplia y donde haya más libertad. Acá se combinan muchos factores: el factor calidad, el factor seguridad y también el factor libertad, entre otras cosas porque estamos regulando una actividad que esta misma ley define como no monopólica. Por lo tanto, desde ese punto de vista tendremos que sopesar si el monopolio que quita o declara que no existe la ley, eventualmente no terminamos por legislar "a contrario sensu" estableciendo exclusividades o cerrojos en el eslabón de la distribución. No me pronuncio; simplemente lo dejo planteado.

En lo que hace a la distribución, partiendo de la base de que el biodiesel se distribuyese a través de las estaciones de servicio, de los canales de comercialización habituales, ¿cómo ve la UNVENU la posibilidad de que eventualmente el biodiesel se despache mezclado -que es lo más natural- o en estado puro? En ese caso, ¿qué representaría esto para las estaciones de servicio, por ejemplo, desde el punto de vista de los surtidores? ¿Tendrían que prever una inversión específica para despachar a ese productor que aquí se mencionaba que consume cien por cien de biodiesel o ustedes hacen cuestión -no sé si lo dice el proyecto que trajeron- en que exclusivamente la distribución sea hasta el 5% que prevé la ley o un porcentaje equivalente?

La otra pregunta tiene que ver con lo que planteaba el señor Diputado Signorelli. Me queda claro que ustedes no se pronuncian en cuanto a la incidencia o al impacto que el crudo venezolano pueda estar generando en la calidad del gasoil. El tema de la calidad del gasoil no es nuevo. Los niveles de azufre son altos desde hace mucho tiempo; el país tiene pendiente una serie de inversiones que el Directorio actual está encarando -que yo comparto- como las unidades de sulfurización, etcétera. ¿Qué ha cambiado para que el tema se agudizara en estos últimos años? Fuera del cambio de política en cuanto a la adquisición de crudo -ese es un dato objetivo que ustedes mencionaron-, ¿qué otro hecho relevante puede haber ocurrido para que hoy se esté dando este fenómeno de motores que se rompen, talleristas que se quejan y consumidores que se quejan más que los talleristas? Tal vez sea una cuestión vinculada con la tecnología de los motores. No lo sé, por eso lo pregunto. El único factor objetivo que advierto es el crudo pesado; tal vez haya otros. En qué medida incide cada uno, no lo sé, pero quizás algún abundamiento con relación a ese aspecto puede ser interesante.

SEÑOR DELGADO.- Quiero agregar una pregunta a las ya formuladas por el señor Diputado Abdala y tiene que ver con una propuesta en la que estamos insistiendo.

Queríamos saber la opinión de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay sobre esa temática, más allá de que después analizaremos el proyecto que nos dejaron.

Mi propuesta tiene que ver con el tema tributario. En general, en los países en los que se implementó una política de estímulo a la producción de biocombustibles o de agrocombustibles, hubo siempre una exoneración inicial de impuestos, para no empezar con la mochila pesada que significa la carga impositiva en general y particularmente en Uruguay. Nosotros estamos haciendo una propuesta -que en un rato vamos a entregar a los compañeros, y también vamos a hablar con autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas- vinculada a algunas exoneraciones parciales por un tiempo, es decir, hasta que se instale y se desarrolle el mercado, teniendo en cuenta además que el proyecto que estamos estudiando en la Cámara de Diputados tiene menos beneficios que el que se aprobó en el Senado porque el IMESI ya no existe. En ese sentido, ¿ustedes comparten la idea de exonerar, aunque sea parcialmente, por un tiempo, la venta de los agrocombustibles, tanto sea el etanol como el biodiesel?

SEÑOR SIGNORELLI.- Quisiera saber si corroboran algunas de las anotaciones que he efectuado. Durante la exposición se manifestó que estarían sobrando 80 estaciones de servicio. ¿Es así?

En cuanto al petróleo crudo de Venezuela lo pregunto porque en determinado momento desde mi apartamento vi unas enormes bocanadas de humo y creí que era un incendio, pero averiguando con un ingeniero que trabaja en la planta me ratificó que el petróleo de Venezuela es complicado de procesar.

Dado que el Gobierno ha comprado unas cuantas estaciones de servicio, me interesa saber si ochenta es la cantidad real de estaciones que estiman estaría sobrando.

SEÑOR PARRELLA.- En cuanto al sobrante de estaciones de servicio, no es algo que manejemos nosotros sino ANCAP, que habla de que eventualmente estarían sobrando entre ochenta y cien en el mercado. Podríamos compartirlo, pero allí ya iríamos a un tema social y ver cómo se puede hacer para que en determinado momento haya un estudio por parte de los interesados para decidir cuáles hay que eliminar del sistema. Hoy por hoy hay regímenes de subsidio por todos lados, de modo que no veo por qué no podría haber uno en el combustible para indemnizar a las estaciones de servicio y a los camiones fleteros, a los efectos de hacer una distribución más eficiente. Esto, eventualmente, bajaría los costos porque por efecto de la desaparición de un montón de estaciones las otras venderían más combustible, y por un tema de economía de escala muy probablemente necesitarían un margen inferior. Además, podríamos absorber parte del personal que queda fuera del sistema por la desaparición de las estaciones de servicio, y lo mismo ocurre con los camiones. Este tema momentáneamente no nos compete. Esperamos que el día que se decida seamos llamados para opinar.

Con respecto a la distribución, creo que no es caro que dentro de las estaciones de servicio haya adaptaciones a los efectos de vender biocombustible. Hay dos maneras de hacerlo. Si no tenemos en cuenta el tema de la responsabilidad final en el proceso, eventualmente la estación de servicio podría abastecer directamente de biocombustible con un pequeño tanque con un surtidor, y el cliente haría su mezcla. En Brasil, por ejemplo, se ha hablado de implementar ese sistema. Si alguien quiere echar biocombustible al 20% es su responsabilidad. El otro sistema es el tradicional, donde no habría que hacer grandes modificaciones. ANCAP tendría la mezcla hecha, y se vendería un combustible del cual se es responsable. Eso no tiene mayores costos.

También se habló de motores. Evidentemente, la tecnología ha avanzado. Hoy por hoy, los motores son más sofisticados y precisan un combustible mejor. Muy probablemente haya una cierta obsolescencia en la refinería de ANCAP con respecto a la planta de desulfurización. Ese es un asunto que hay que arreglar.

No tengo una idea muy clara respecto al tema del petróleo. Sé que es más caro refinar el petróleo pesado. Si se me pide una opinión, diría que hay que arreglar la parte de sulfurización y nada más. No me parece razonable agrandar la planta para lo que es nuestro mercado. No concibo que se haga una inversión, por muy buena que sea, de US$ 600:000.000 o US$ 700:000.000 y que no haya a quién vender en la región.

En cuanto a la exoneración de tributos, puede hacerse por un lapso bien marcado, pero la gente debe saber que en determinado momento se va a terminar. Si lo hacemos alegremente, va a haber millones de productores y después van a quedar millones de cadáveres de plantas de producción cuando la cosa se normalice en materia de impuestos. Hay que tener en cuenta que el Estado tiene que recaudar, por lo que hay que combinar muy bien lo que se pierde de recaudación con las exoneraciones que se dan.

SEÑOR AÑÓN.- Se preguntó si la instalación de los tanques surtidores en las estaciones de servicio tenían un mayor costo. Quiero agregar que en algunos casos -no conozco el porcentaje- el costo sería casi cero, puesto que hace rato nos está sobrando una nafta y hay que eliminarla cuanto antes. También existe la posibilidad de que igualmente haya que poner un tanque y un surtidor para traer un diesel mejor, lo que sería una buena idea.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de nuestros invitados.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay)

(Ingresa a Sala el economista Oscar Pessano, asesor del Ministerio de Economía y Finanzas)

—— La Comisión de Industria, Energía y Minería tiene el agrado de recibir al economista Oscar Pessano, asesor del Ministerio de Economía y Finanzas, luego de una serie de inconvenientes en tiempos, a los efectos de conocer la opinión de esa Cartera en relación al tema de los agrocombustibles.

SEÑOR PESSANO.- Antes que nada quiero agradecer la invitación y reiterar las disculpas del caso por los contratiempos que hubo. Ya me disculpé con la señora Secretaria y con el señor Presidente de la Comisión, pero ahora la extiendo a todos los señores Diputados. Lo que sucede es que solo dos personas habíamos trabajado en este tema, una de ellas viajó al exterior y yo me estoy trasladando desde el Ministerio de Economía y Finanzas hasta la Oficina de Planeamiento y Presupuesto para trabajar en otros temas que no tienen nada que ver con los agrocombustibles. Por esos motivos existieron esas pequeñas desinteligencias, de las cuales asumo toda la responsabilidad.

SEÑOR DELGADO.- Agradecemos la visita del economista en representación del Ministerio de Economía y Finanzas, dado que era una presencia que faltaba. Inclusive, la Comisión había pedido por Secretaría una reunión al señor Ministro de Economía y Finanzas, porque así se había votado por unanimidad, para tratar este tema. Evidentemente, por un tema de economía de tiempo, quizá era más rápido que el asesor viniera antes que el Ministro, porque todos estamos urgidos de que el país tenga un marco regulatorio en materia de agrocombustibles.

La iniciativa de la reunión con el Ministerio de Economía y Finanzas se debía, fundamentalmente, al aspecto que involucra la competencia de la Cartera. Es un tema que ya hablamos con el señor Ministro Mujica, cuando estuvo en la Comisión, propuesta que, además, debo decir -me podrán corregir los compañeros- que en principio compartió y vio con simpatía. También estuvo el señor Ministro Lepra y el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, cada uno en lo que competía a su Cartera. A todos hicimos referencia a algunas de las modificaciones que en lo personal queremos introducir al proyecto que viene del Senado, que creo es un paso muy importante. Una de ellas tiene que ver con el control de calidad. Yo creo que esto lo hablamos con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, vinculado a que ANCAP, va a ser también productor de agrocombustibles, por lo que no entendemos que pueda ser juez y parte en la medida del control de calidad. Por lo tanto, proponíamos que el control de calidad -después se buscarían mecanismos para viabilizarlo- lo hiciera un tercer organismo independiente, como quizás la URSEA, y no ANCAP, porque no solo va a controlar, sino que también va a participar en la elaboración, tanto de biodiesel como de etanol.

Por otro lado -también lo hablamos con el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente-, por más que está incluida en el concepto "autorizaciones que corresponda", queríamos dejar establecido a texto expreso la autorización medioambiental, que nos parece importante. Insistíamos con dejar a texto expreso el tema de que una de las habilitaciones sea la medioambiental previa y el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dijo que no habría inconveniente.

Otra modificación tiene que ver con el tema impositivo. Quizá acá hay un tema de fondo muy importante, vinculado a la posibilidad de desarrollo de la producción y del mercado de los biocombustibles en el Uruguay. Teniendo en cuenta legislación comparada de muchos países en que se inició este proceso, podemos ver que siempre hubo una exoneración inicial en materia de impuestos a los biocombustibles. El proyecto de ley que viene del Senado tiene dos consideraciones: una asimila la carga tributaria o la carga impositiva del biodiesel al gasoil y del alcohol carburante al de la naftas y, a renglón siguiente, establece la exoneración por un período de diez años del IMESI al biodiesel. Por supuesto, hoy es una realidad que está perimida, porque el gasoil ya no tiene IMESI, sino que hoy tiene IVA, en una tasa de 22%, con lo cual, por la vía de los hechos, el proyecto que estamos considerando tiene menos beneficios que el que se votó en el Senado en cuanto a las exoneraciones impositivas. Nosotros teníamos una propuesta vinculada a la posibilidad de establecer una especie de escala gradiente de rebajas impositivas iniciales por un período establecido. Todos sabemos que en los combustibles los impuestos son fácilmente recaudables y difícilmente evadibles; por eso son muy tentadores para todos los Gobiernos. No me parece bueno empezar la producción de agrocombustibles en el Uruguay con la mochila pesada que significa la carga impositiva que tiene, que es muy alta -estamos hablando de que en el caso de las naftas son cerca de más de la mitad por concepto de IMESI-, pero, a su vez, sabemos que eso no lo podemos hacer indefinidamente, que tenemos que dar también al Estado la capacidad de recaudar por esta vía, porque estamos sustituyendo también parte del combustible que se usa, en proporción de un 2% o de un 5%. Por supuesto que quisiéramos la exoneración por diez años de los impuestos a los biocombustibles. Tenemos algunas soluciones alternativas que quizás sean más viables y que son las que queremos discutir con ustedes sobre la posibilidad de establecer, por lo menos en los primeros diez años o alguna cifra similar, que en el caso del biodiesel, en lugar de tener una tasa del 22% de IVA, se le aplique una tasa mínima de IVA, de un 10% para estimular su producción y su consumo. Y en el caso del IMESI a las naftas, establecer un gradiente y empezar con un 25% del IMESI que tienen el alcohol carburante y después pasarlo a un 50% y, en una tercera etapa, pasarlo al IMESI que tenga el régimen general de las naftas, tal como está asimilado en este proyecto de ley. Esto lo tenemos cuantificado. No es una erogación muy importante, pero me parece que sería muy relevante el efecto estimulante en la producción y consumo. Esta es una alternativa energética al petróleo. Además, se compensa sobradamente con la baja en la cantidad de petróleo que haya que comprar por las diluciones que se van a establecer, sin contar con el efecto dinamizador en toda una cadena agroindustrial. Quiere decir que la estrategia energética del país, sin duda, se vería beneficiada por esto.

Podríamos hablar de números; tenemos los números al respecto; lo hemos cuantificado. No son erogaciones importantes y, reitero, que son muchos los beneficios. Cuando lo planteamos en presencia de otros Ministros, particularmente del de Ganadería, Agricultura y Pesca, este textualmente habló del "anzuelo"; que sería muy importante que los productores y, sobre todo, los consumidores tuvieran un anzuelo y, más allá de las obligaciones, se vieran estimulados a la producción y al consumo de biocombustible. Esto no es nuevo. Reitero que en la mayoría de los países en que comenzó un proceso de producción de biocombustible - Uruguay está bastante rezagado y tiene mucho para aprender en la materia-, se empezó por esta vía.

SEÑOR PESSANO.- Antes que nada, voy a hacer una muy breve presentación del tema y luego voy a tratar de responder lo que esté a mi alcance. En cuanto a lo que no está a mi alcance, me gustaría que me trasladaran la propuesta a fin de llevarla al Ministerio y analizarla como corresponde.

Me parece importante transmitirles cómo ha sido el proceso en el seno del Poder Ejecutivo en cuanto a la elaboración de este proyecto de ley. Yo participé por el Ministerio de Economía y Finanzas en la Comisión que originalmente analizó el tema convocada por el Ministerio de Industria, Energía y Minería y luego participé en la redacción de aquellos artículos específicos que tenían que ver con el Ministerio de Economía y Finanzas. Ese trabajo que se realizó originalmente a nivel interinstitucional, en el que participaron todos los Ministerios que tenían que ver con la materia además de ANCAP, la Universidad de la República y otras instituciones involucradas, dio lugar a un informe técnico que justamente señalaba que, desde el punto de vista económico, no era conveniente la producción de agrocombustibles en Uruguay dado el precio del petróleo -estamos hablando del año 2005- y, sobre todo, del gasoil.

Entonces, se hizo una propuesta que terminó en este proyecto de ley, más allá de una cantidad de proyectos presentados en períodos anteriores sobre la necesidad de fomentar y promocionar esta actividad. Con este convencimiento, el Poder Ejecutivo presentó el proyecto de ley que ingresó por la Cámara de Senadores, que tuvo aportes muy interesantes de todos los partidos. Yo no seguí el tema directamente pero me informé al

preparar mi comparecencia a esta reunión. Eso mejoró muchos aspectos, no claros, sobre todo en lo concerniente a las reglas de juego y a quiénes debían actuar en un sentido o en otro.

Por lo tanto, la opinión es que se está ante un proyecto de ley bastante importante para la promoción de la producción de agrocombustibles en el Uruguay.

Desde el punto de vista del Ministerio de Economía y Finanzas, es poco lo que uno podría decir. Realmente, esto hace mucho a la materia de los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca, de Industria, Energía y Minería y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente en lo que refiere a la emisión de gases causantes del efecto invernadero.

Desde el Ministerio de Economía y Finanzas, ¿qué podríamos decir? Este proyecto es importante porque establece aspectos que son reglas de juego para que los empresarios puedan tomar decisiones en materia de agrocombustibles, lo que hasta el momento no existía. Por la vía de los hechos, hay producción y, en algunos lugares, no son empresarios privados quienes la llevan adelante -por ejemplo, está la Intendencia Municipal de Paysandú-, pero sin ningún tipo de regulación; obviamente, con total responsabilidad de aquellos que lo estaban haciendo para su flota de vehículos o que comercializaban por contratos con tales o cuales empresas. Entonces, es muy importante que aparezcan reglas de juego, sobre todo de calidad para protección de los consumidores porque esto se va a colocar en vehículos y aquellos no son especialistas en las especificaciones. También nos referimos a reglas en cuanto al funcionamiento porque estamos hablando de combustibles respecto a los que hay una ley y un monopolio ejercido por ANCAP. Por ende, era importante dejar establecidas las distintas formas y posibilidades a fin de desarrollar el tema de los agrocombustibles. Esto es lo interesante sobre reglas de mercado y de funcionamiento. Se me puede escapar algo y ustedes, que han estudiado el proyecto en detalle últimamente, pueden tener algún concepto más.

Otro tema refiere a los aspectos tributarios y de precio. También se asimilan los agrocombustibles a la política de precios de los combustibles que también se usan por los mismos vehículos. Esto es importante. Debe haber homogeneidad porque acá se van a hacer mezclas y nadie va a poder distinguir el biodiesel que está en el gasoil que colocó en su vehículo particular o en el vehículo nafta que va a tener alcocarburante. Entonces, era importante manejar aspectos tributarios que homogeneizaran el tratamiento. No obstante eso, luego de homogeneizar ese tratamiento, se explicitan exoneraciones. Puede haber distintos matices. En distintos países hay diferentes alternativas de fomento a la actividad productiva. En este proyecto se opta por estimular al sector productivo y, además de las exoneraciones que puede tener el sector productivo vinculado a la ley de promoción de inversiones, explícitamente, se exonera el impuesto al patrimonio sobre los bienes adquiridos con estos fines. Además, originalmente, en el proyecto del Poder Ejecutivo había una exoneración escalonada del cien por cien del impuesto a la renta durante los primeros cinco años y luego el 50% durante los segundos cinco años. En el Senado y, obviamente, en acuerdo con los representantes del Poder Ejecutivo, se extendió a diez años el cien por cien de la exoneración del impuesto a la renta a las empresas que se dediquen a producir agrocombustibles.

Esto es lo importante a entender. Se trata de un proyecto de ley que apunta al sector productivo y no al consumo, en el sentido de que va a haber una mezcla muy pequeña de biodiesel y de alcocarburante en el total de la masa de nafta y del consumo general. Entonces, no debe ser sencillo instrumentar una diferenciación. No obstante, hay una liberalización en cuanto a que se pueden autoconsumir los agrocombustibles en cualquier proporción, a que pueden haber contratos entre empresas que, mediante el mecanismo de flota cautiva, pueden comercializar este agrocombustible que va a ser mezclado con el diesel o la nafta en las proporciones que se determinen.

Esto en cuanto al proyecto.

De las diferencias o mejoras que uno percibe entre el proyecto original presentado por el Poder Ejecutivo y el que sale de la Cámara de Senadores con un fuerte apoyo de la mayoría de los legisladores, realmente, considero que hay una mejora sustancial. Es cierto que se puede mejorar este proyecto; no cabe la menor duda de que toda cosa es mejorable. Ahora, es cierto que en algunos aspectos quizás sea importante analizar si ya no hay normas que, de alguna manera, están reglando cosas que hoy se plantean. En ese sentido -y aquí no tanto por mi experiencia en el Ministerio de Economía y Finanzas, sino por la experiencia como Director de la URSEA en el período anterior-, se me genera una duda y por eso quiero compartirla en forma muy abierta y constructiva.

Me refiero a cuando se habla de la superposición de ANCAP controlando. En los hechos -lo que yo tengo entendido y así por lo menos se redactó y lo hablamos con la URSEA en su momento- en los artículos finales -el penúltimo y antepenúltimo- que ahora cambiaron la numeración y son el 25 y 26, si bien no mencionan la URSEA, en el artículo 1º de la Ley Nº 17.598 se incorpora como competencia de la URSEA las referidas a la importación, exportación, producción y comercialización de agrocombustibles, y el artículo 15 también está relacionado y agrega "petróleo, combustibles y otros derivados de hidrocarburos a los agrocombustibles". Quiere decir que toda la regulación de la calidad, de la defensa de la competencia, de defensa del consumidor, que potencialmente está en la ley de URSEA -otra cosa es el avance que se ha ido dando en la implementación de esa regulación, porque obviamente la URSEA avanzó mucho en cuanto a la energía eléctrica, al GLP, al agua potable y en otros sectores, pero quizá no con la misma velocidad- creo que está contemplado en la normativa. Me genera duda el planteo formulado por el señor Diputado Delgado. No sé si es por la utilización del laboratorio de ANCAP; si es así, ahí hay todo un tema.

Es cierto que la URSEA contrata. Por ejemplo, en el caso del agua potable y saneamiento contrata a la Facultad de Química para que realice los análisis. En cuanto a los combustibles no sé si los contratos hoy los está haciendo con el laboratorio de ANCAP. Habría que consultar a la URSEA para ver si lo ideal es que se contrate un laboratorio que realmente tiene alguna vinculación con las empresas que producen combustibles. Pido disculpas por esta digresión, pero me parecía importante comentarla porque una de las cosas que desde el punto de vista del Ministerio de Economía era atractiva de esta ley es que organiza institucionalmente las reglas de juego, no solamente en lo que tiene que ver con los empresarios privados, sino también con respecto a los actores públicos. No se superponen cosas; no se crean nuevos organismos, sino que se trata de aprovechar lo que ya está creado y la institucionalidad que ya viene, incluso, de períodos anteriores.

Ahora vamos a pasar a los restantes planteos que acaba de hacer el señor Diputado Delgado.

La duda en cuanto a la superposición de controles de ANCAP creo que ya la contesté, si bien no me correspondía, lo hice como ex Director de la URSEA.

Los aspectos ambientales supongo que los habrán discutido con los Ministerios correspondientes.

En lo que tiene que ver con los aspectos impositivos, entiendo el planteo relacionado con la estimulación del consumo. Espero que se haya entendido mi planteo en cuanto a que el objetivo ha sido el sector productivo y por ese lado hay una cantidad de exoneraciones. Hay algo que quiero compartir con ustedes y es que el mundo es realmente dinámico en cuanto a lo que está aconteciendo.

Nosotros estábamos viendo un análisis relacionado con el estímulo de la producción de agrocombustibles; ya en 2005 se veía algo, pero se agudizó en 2006 y 2007 con un auge de la producción de cultivos relacionados con la producción de agrocombustibles, particularmente, en Uruguay. Eso se da, inclusive, por estímulos indirectos que vienen, quizá, de normativas de países vecinos, en algunos casos donde hay detracciones y, entonces, se ha dado un gran impulso al desarrollo de los cultivos de oleaginosos en Uruguay. En algún momento nos planteábamos que hay que tener mucho cuidado ya que cuando empezamos la redacción de este proyecto era para estimular a un sector, pero no hay que sobreestimularlo, cuando ya existen estímulos por parte del mercado, del mercado internacional, en el que Uruguay está inserto en lo que hace a productos del sector agropecuario. Por eso el proyecto de ley apunta al eslabón de la cadena industrial y ahí se habla de la producción de agrocombustibles y se insiste con el consumo interno.

Ahora voy a plantear una pregunta; no es una afirmación. Yo tengo dudas en cuanto a si para exportar biocombustibles es necesario exonerar de impuestos o si realmente con las características naturales que tiene el país o como están funcionando hoy los cultivos en Uruguay -dado que el proceso de producción no es tan complejo; no se requiere una tecnología de punta como para producir energía atómica- es suficiente. Es un planteo que dejo sobre la mesa.

Es cierto que en el medio del proceso se dio la eliminación del IMESI al gasoil, y es un punto a tener en cuenta. Esto se debió a otra política relacionada con el aumento del IVA en el gasoil. Hay que pensar quiénes son los principales usuarios o quiénes van a ser los principales beneficiarios de esta ley. Sin duda que para flota cautiva y para autoconsumo el IVA no cuenta porque se descuenta; no es un costo de producción para los consumidores intermediarios que vienen del sector industrial.

(Interrupción del señor Representante Delgado)

—— Estamos de acuerdo que hasta cierto punto sí, porque hay fictos.

Por otro lado, estamos de acuerdo que lo del IMESI ocurrió por un aumento del precio del gasoil. Cuando hubo una política para implementar un subsidio al boleto urbano e interurbano se aumentó el precio del gasoil y eso, de alguna manera, hizo que fuera más competitivo, sobre todo, para quienes van a autoconsumir o a negociar contratos con flotas cautivas, porque ese es una cuotaparte del precio del gasoil cuyo destino no tiene nada que ver con el costo de producción del mismo.

Reitero que me gustaría recibir el planteo y lo voy a trasladar. De todos modos, quiero dejar sentado que hay urgencia en cuanto a que este proyecto sea aprobado. La posición del Ministerio de Economía y Finanzas es que salga tal cual está, más allá de que me parece pertinente recibir información.

SEÑOR DELGADO.- Lo que yo planteaba vinculado al control, más que un tema de redacción, es una cuestión conceptual. Nos interesa machacar, para que quede claro conceptualmente, que la supervisión y control debe estar a cargo de un tercero independiente. ¿Por qué? Porque quizás haya alguna redacción que no sea del todo feliz y puede mezclarse. Lo que yo planteo es un tema conceptual. Puede ser que los artículos finales le sumen competencias a la URSEA, que comparto. En algunas cosas, lo que abunda no daña y que quede a texto expreso, quizás nos da más garantías a todos para que no haya problemas de interpretación.

El concepto es que la responsabilidad en el control la tenga un organismo independiente como la URSEA, superior, un paraguas de control, y que no sea ANCAP, porque en algunos casos va a ser mezcladora y distribuidora, pero en otros además va a ser productora.

Con respecto al tema impositivo, comparto lo que dice en cuanto a que esto estimula sobre todo lo que es la producción. Muchas de las exoneraciones que estaban previstas en el artículo inicial, vienen de la ley de inversiones. No son propias de esto; a todos estos proyectos innovadores, generalmente, se les aplica la ley de inversiones.

Un dato incontrastable, en primer lugar, es que el proyecto del Senado -reitero: queremos aprobarlo cuanto antes- tiene que ser modificado porque hace referencia a un impuesto que hoy no existe, como es el IMESI. En segundo término, cuando el Poder Ejecutivo en acuerdo con el Senado -en esto existió acuerdo- lo exonera de IMESI, más allá de otras cosas, quiso específicamente dar una exoneración tributaria al biodiesel. Es decir, más allá de asimilarlo al gasoil, habría que exonerarlo con respecto al biodiesel. Nosotros fuimos los que hicimos la propuesta vinculada a eliminar el IMESI, poner el IVA, aumentar los topes de deducción y bajar el IMEBA para los productores y para el transporte. La exoneración está determinada, porque era más o menos equiparable eliminar el IMESI con subir la tasa del IVA; la diferencia eran "chirolitas"; la voluntad manifiesta que hubo de exonerar de un porcentaje la tasa de impuestos que tenía el biodiesel era incontrastable. Ese estímulo que estaba en el proyecto que tenía el Senado hoy no está, porque hoy el gasoil no tiene IMESI, solo tiene IVA y quienes pueden deducirlo son muy pocos, están muy limitados.

Esto -a diferencia de lo que decía el economista Pessano- no es para algunos consumidores sino para todos porque la obligatoriedad de la mezcla es para todos los usuarios. Esto va a ser genérico. A partir de que se apruebe este proyecto de ley, desde las fechas establecidas en todos los surtidores va a haber gasoil con biodiesel y nafta con etanol. Además, está el tema de los autoconsumo. A su vez, a quienes alcanzó la posibilidad de aumentar los topes de deducción de IVA -reitero que son muy limitados- y de baja del IMEBA a los productores agropecuarios, han sido solo algunos sectores. Nosotros hemos reclamado -y ustedes lo saben- que alcanzara a los ganaderos, a los ovejeros y a los plantadores de caña de azúcar que no estaban previstos. Sabemos que beneficia a algunos agricultores, al sector lechero -en topes estipulados- y al transporte de carga; es una porción del universo de utilización de gasoil. A partir de la aprobación de este proyecto de ley, el gasoil tendrá incluida la dilución del biodiesel. Esto hay que verlo independientemente del precio de petróleo. Si empezamos a relacionar la aprobación o no en función del precio del petróleo, estamos en un vaivén que no hace bien a nadie.

Si usted me dice: "Esto tendría que haber sido aprobado muchos años antes; me parece que el Uruguay está rezagado". Eso lo hemos dicho muchas veces. Lo único que había era una declaratoria de interés nacional hecha en el año 2002, si mal no recuerdo.

El precio del petróleo subió; el precio de referencia de ANCAP es diferente, a tal punto que entre hoy y mañana están discutiendo el ajuste de precios de los combustibles. Reitero que el precio de los granos y de los insumos de biodiesel están ubicados a niveles históricos.

Ayer estuve hablando con gente productora de alimentos, de molinos harineros, y ustedes saben cómo están los precios del girasol y del aceite. Por ende, no es que sea mucho más competitivo producir esto que usar el gasoil; no es un tema de costo de oportunidad económica sino de definición estratégica. Me parece que hay que verlo así.

Sé que dentro del Gobierno hay opiniones favorables a avanzar en una exoneración. No vamos a entrar en la demagogia de pedir: "Exonérase los biocombustibles por tanto tiempo o para siempre", pienso que habría que hacer una escalera de exoneraciones o de limitaciones en los impuestos para ir estimulando sobre todo la producción y el consumo.

Le voy a hacer llegar mi propuesta con mucho gusto.

SEÑOR LONGO FONSALÍAS.- Quiero agradecer la presencia del economista Pessano.

Hay algo que decía el señor Diputado Delgado con lo cual podemos coincidir. Creo que el tema del biodiesel y de su producción es un tema de estrategia importantísimo y de apoyo y fomento a una producción que hasta hace unos años no existía, y hoy queremos que se lleve adelante lo más pronto posible con la aprobación de este proyecto de ley que estamos terminando de estudiar.

Me parece oportuno dejar establecido que hay muchos empresarios que tienen interés en la industrialización de este producto, pero los números son muy ajustados con relación a la inversión que se pretende hacer. Creo que es muy importante que esas inversiones se lleven a cabo.

Se trata de un proyecto que va a cambiar las bases del agro de todo el país y va a afectar mucho al interior porque muchas de esas empresas van a estar radicadas allí debido a que la materia prima sale de allí, y cuanto más cerca estén de los centros de distribución de ANCAP y de los lugares donde se producen los oleaginosos mejor.

Me consta -porque me lo han planteado posibles inversores- que los márgenes para hacer la inversión van a ser muy pequeños, independientemente de la evolución del precio del petróleo o de los oleaginosos.

Nosotros queremos promocionar esto porque nos parece que va por un camino que no tiene vuelta debido a una cantidad de factores internacionales y de medio ambiente, como puede ser la terminación de los combustibles fósiles a mediano plazo y la búsqueda de nuevos sistemas energéticos. Me parece que tenemos que buscar algún otro tipo de exoneración a efectos de que esta sea una ley de promoción para la pequeña industria del biodiesel que va a estar radicada en el interior. No sé si llegará a las exoneraciones que planteaba el señor Diputado Delgado, pero creo que por ese camino podríamos avanzar y ponernos de acuerdo, pero tendría que ser a la mayor brevedad posible porque queremos que este proyecto se apruebe cuanto antes ya que venimos con un rezago bastante importante. Esta iniciativa permitirá crear normas claras para toda la gente, no solo por las exoneraciones -es importante saber a qué atenerse- sino también por la producción y los controles de calidad de esa producción.

En cuanto a los controles de calidad mi temor no pasa tanto porque los haga la URSEA o ANCAP; mi temor es que se hagan los controles de calidad porque hoy no existen laboratorios adecuados para ello.

Hace un rato concurrieron a esta reunión representantes de la Unión de Vendedores de Nafta del Uruguay y decían que querían que fuera ANCAP la que controlara todo, pero ANCAP no cuenta con laboratorios para hacerlos.

En los diversos sectores que estamos manejando el tema hay visiones diferentes, pero evidentemente la URSEA va a tener que desempeñar un rol importantísimo. Para mí, pese a que ANCAP va a ser la productora, en esta primera etapa va a tener que cumplir un rol fundamental porque es la más allegada al tema de combustible. Asimismo, hoy la Facultad de Química no tiene los elementos suficientes ni los recursos económicos necesarios como para hacer un laboratorio móvil. Reitero que si bien la URSEA va a

tener que ocupar un lugar importante, no podemos olvidarnos de ANCAP que hoy es el ente que puede contar con recursos económicos como para generar un laboratorio de esa calidad

Insisto en que a la brevedad tenemos que buscar los caminos para lograr algún otro tipo de exoneración que sirva de impulso para esos pequeños productores que hoy tienen dudas acerca de si hacen la inversión o no de acuerdo con los números que, reitero, son muy ajustados, pese a la suba de petróleo, porque los granos también suben y los costos aumentan. Considero que se podría buscar alguna otra alternativa, pero -en eso coincido con el economista- estamos cortos de tiempo. Esperamos que si hay alguna posibilidad se nos brinde lo más rápido posible a efectos de que en estos próximos días o semanas podamos definir este proyecto de ley.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Sobre los temas planteados, que son bien interesantes y bastante apasionantes, voy a hacer dos consultas concretas. Una, de información objetiva, con relación a la recaudación de impuestos por concepto de venta de combustibles, tanto el IMESI de las naftas como ahora el IVA a tasa máxima del gasoil. Quisiera saber cuánto está recaudando el Ministerio de Economía y Finanzas en función de los volúmenes que se comercializan; me parece que va a ser un dato interesante porque es el punto de partida de lo que aquí se está conversando. Si el economista Pessano tiene el dato en este momento se lo agradezco; de lo contrario, sería bueno que nos lo hiciera llegar.

La segunda, que se vincula con el mismo tema es si el Ministerio en este momento -porque este es un proceso largo, que no empieza con esta Administración- tiene algún estudio de sensibilidad en términos de construir dos o tres escenarios con relación a la escala que proponía el señor Diputado Delgado o algo similar. Teniendo en cuenta que, por ejemplo, habilitar hasta un 5% de mezcla de biodiesel con gasoil o de sustitución de gasoil por biodiesel representaría un área de más de 50.000 hectáreas de cultivos para producir la materia prima correspondiente, quisiera saber, en función de esa actividad agrícola que se generaría, desde una visión desarrollista del tema, si desde el punto de vista fiscal hay un análisis aproximado en cuanto al impacto que pudiera originar un escenario de exoneración total, otro de exoneración intermedia o gradual, y en qué medida y en qué tiempo esa pérdida fiscal inicial se podría compensar con lo que se generara por la vía de la actividad económica que, a partir de la vigencia de esta ley, se concretaría.

Quisiera tener un insumo más o menos aproximado, que después se verificará con la realidad, para poder resolver con más tranquilidad, teniendo en cuenta que este proyecto, que es bueno, sin embargo es bastante más conservador que otros que se han planteado en el ámbito del Parlamento, empezando por el hecho de que el 5%, que es una media internacional, ahora se sustituye por un 2%. Habría que estudiar cómo impacta ese 2% de sustitución, cómo se puede compensar y en cuánto tiempo, y en función de eso hasta dónde puede llegar el riesgo fiscal que la Administración estaría en condiciones de asumir.

SEÑOR PESSANO.- Concuerdo totalmente con los planteos del señor Diputado Delgado sobre los temas conceptuales y sobre la separación de roles. En el proyecto que salió del Senado se suprimieron varios párrafos y frases. Tal como están redactados los artículos 25 y 26, parece que se refieren a un párrafo, cuando en realidad se aplican a toda la Ley Nº 17.598.

Con respecto a las exoneraciones, el artículo 21 dice: "Se faculta al Poder Ejecutivo a exonerar total o parcialmente a los agrocombustibles nacionales de los tributos que recaigan sobre los mismos." De alguna manera, es el Poder Ejecutivo de turno, según la situación fiscal, que lo autoriza. Hay que tener en cuenta que estamos en medio de una reforma tributaria y de una serie de cambios. En el proyecto se dice que ANCAP va a tener que mezclar el biodiesel con el gasoil. Capaz que es como las distintas categorías de las naftas, pero a priori lo que me imagino es que va a haber un gasoil que va a contener biodiesel. Entonces, si hay una exoneración será para ANCAP en el caso de la venta general.

En cuanto a otro tipo de exoneraciones, que planteaba el señor Diputado Longo Fonsalías en línea con lo que planteaba el señor Diputado Delgado, lo que no estamos teniendo en cuenta -que no es menor- es que con este proyecto de ley se está asegurando un mercado a los productores de biodiesel y alcocarburante. Se está obligando a ANCAP a incorporar en los combustibles que va a comercializar estos nuevos combustibles derivados de productos agropecuarios. Es más, el proyecto de ley del Poder Ejecutivo no era tan imperativo como este, que contiene un artículo que dice que tendrá que ser así. Obviamente, el Poder Ejecutivo podrá

evaluar que si hay escasez de productos agrícolas en Uruguay no tiene sentido obligar a ANCAP a incorporarlos, porque estamos distorsionando el objetivo de la ley que era fomentar la producción nacional.

Cuando se habla de pequeños productores no sé si van a tener un proceso licitatorio con ANCAP, pero si van a hacer autoconsumo están autorizados a producir y la carga impositiva en este caso no cuenta. Si se asocian en una cooperativa para producir y consumir, creo que la carga impositiva tampoco va a contar. Entonces, los pequeños productores van a estar contemplados en esas formas jurídicas que implican que no hay un contrato de compraventa.

Sobre el laboratorio de ANCAP -pasó lo mismo con UTE-, nadie desconoce que la capacidad no solo de brindar productos y servicios sino de controlar la calidad, para no perjudicar a los clientes, la tienen los Entes Autónomos. Es un proceso que debe tener una transición, porque cuando hay más actores no tiene sentido que uno controle a otros. Hay que fortalecer las capacidades de la otras instituciones del sector público antes de decir "borrón y cuenta nueva".

El planteo del señor Diputado Pablo Abdala es bien interesante. No tengo aquí los datos sobre la recaudación, pero me comprometo a enviarlos. Respecto a los estudios de sensibilidad, el grupo interinstitucional que trabajó convocado por el Ministerio de Industria, Energía y Minería hizo algunos, más bien relacionados a los distintos precios del petróleo. Eso está disponible en la página web. Si mal no recuerdo, había sensibilidades sobre los precios del petróleo y sobre los tamaños de las plantas, pero no había un análisis de sensibilidad de qué iba a pasar con el impacto sobre el sector agropecuario, las áreas de cultivo, etcétera. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca analizó las áreas necesarias para ver lo que se estaba haciendo, porque obligar a hacer cosas que implican que no existe área posible no tiene sentido. Este tema me parece muy importante. No se hizo anteriormente, pero sí conversamos y discutimos conceptual y cualitativamente este concepto. Entonces, cuando discutíamos este tema impositivo decíamos que cuando se fomentó en el Uruguay el sector forestal, se decidió hacerlo en aquellas áreas de prioridad forestal. Eran áreas donde por distintas características no había otras cosas que ocuparan esas zonas. Había otras actividades económicas, pero no eran tan productivas como el área forestal. Por ejemplo, donde hubiera zonas con piedras, etcétera. No soy experto en el tema, pero me consta que ese fue el objetivo.

Cuando discutimos este tema vinculado a los agrocombustibles dijimos que se debía tener cuidado con lo que se iba a hacer porque en las áreas en las cuales se iba a cultivar ya había actividad económica. Entonces, hay que tener mucho cuidado. Si el mercado internacional está interesantísimo para los granos, hay que tener mucho cuidado con no potenciar eso, porque vamos a desplazar a otras actividades que ¿por qué habría que dejar de lado? Estoy pensando en la lechería, en la ganadería -aunque va a impactar menos- y en algunos otros cultivos que compitan con esto. Entonces, conceptualmente lo analizamos desde ese punto de vista.

Si hacemos un análisis de escenario de impuestos, habría que ver qué tributaba la lechería -por decir algo- antes que qué empleo daba para, de alguna manera, evaluar cuál era el impacto final. Es muy complejo el estudio.

SEÑOR DELGADO.- Solicitaría al economista, si no tiene inconveniente, enviar al señor Presiente de la Comisión ese estudio de impacto sobre diferentes hipótesis del precio del petróleo.

Por otra parte, los cálculos que tenemos nosotros -se los haremos llegar- sobre propuestas vinculadas a un gradiente de disminuciones impositivas -no son exoneraciones porque lo que se hace es bajar tasas o porcentajes- se enmarca también en la contraparte que es que no se compra tanto petróleo porque, en definitiva, estamos un 5% menos de naftas en el mercado y con un 2% en primera instancia y un 5% después de gasoil en el mercado. O sea que no hay que ver la cuenta particular sino la cuenta país; es decir, lo que significa el costo de exonerar por un tiempo contra el costo de comprar el petróleo para producir el combustible necesario. Yo le puedo asegurar -según los datos que tenemos- que el impacto fiscal es mínimo o neutro, pero será un tema para discutir.

SEÑOR PESSANO.- Es cierto, pero no se trata solo del tema petróleo. Se trata de que se va a sustituir otra actividad económica que va a dejar de producir o de utilizar ese suelo, y eso también hay que incorporarlo. Por eso digo que el estudio no es sencillo. No es solo el petróleo, sino lo que se desplaza, pero concuerdo en que habría que hacer un análisis.

Espero que haya quedado claro, pero quiero hacer una precisión, porque no quiero generar falsas expectativas. Yo recepciono el estudio para entregarlo en el Ministerio de Economía y Finanzas. Ahora estoy en la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, pero de todas maneras allí alguien lo analizará. Yo vine aquí porque fui quien participé en ese proyecto y ahora estoy en otro tema. Junto con Pedro Bonomo fuimos las dos personas que trabajamos en la elaboración de este proyecto de ley, y era yo la única persona que podía venir a responder las dudas que tuvieran hoy. Tengan en cuenta que el artículo 21 faculta al Poder Ejecutivo. Entonces, si nos convencemos de los argumentos de ese estudio, probablemente el Poder Ejecutivo lo tome en cuenta. Ya está habilitado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece su presencia.

Se levanta la reunión.